

TEST PRODUIT

CHANGE DE DISQUE !

Tout comme l'échappement et les suspensions, le disque de frein avant est souvent remplacé lorsque l'on prépare une moto. Quel bénéfice en tire-t-on ? Les disques « oversize » sont-ils plus performants ? Combien de secondes au tour cela peut-il faire gagner ? Nous avons passé au crible sept disques disponibles sur le marché pour répondre à ces questions.

Par Jordan **Labbé** et **Guédaro**



LES **DISQUES** DE FREIN

Sur une machine de cross, si avoir de la puissance dans le moteur est important, avoir de la puissance au freinage l'est tout autant. Sur ce chapitre, les motos d'origine sont généralement bien loties, mais de nombreuses marques proposent des produits adaptables. C'est sur le circuit de La Bosse-de-Bretagne, naturellement bien préparé tour à tour par une petite bruine bretonne et un soleil estival, que nous avons testé la production 2008, chronos à l'appui. Afin d'isoler au maximum l'efficacité du freinage, nous avons sélectionné une portion de circuit comprenant deux grandes descentes, un saut avec un virage serré dès la réception, un virage à plat et un gros freinage en dévers. Cinq chronos ont été réalisés avec chaque disque et les valeurs présentées sont les moyennes respectives. Les disques ont été jugés en fonction de l'efficacité et du feeling.



WRP

Prix : 168,99 €
Type : wave, flottant
Diamètre : 270 mm
Chrono : 34"83
Poids : 542 g
Note : *

Avec son design « wave » ajouré très à la mode, le WRP présente bien. Il est livré avec sa patte de déport en alu taillée dans la masse de 110 g, soit la plus légère du panel. En action, les effets de l'oversize sont plutôt timides. On s'en rend compte sur le premier freinage appuyé du circuit où l'on s'attend à plus de mordant. Un sentiment de « peu mieux faire » se dégage et l'on sent un peu moins de puissance au bout du levier qu'avec le Braking. Sur le freinage qui précède le virage à plat, il faut un certain nombre de passages pour ajuster ses repères et réussir à prendre la corde. Cela dit, il présente l'avantage d'être plus progressif que l'origine qui a tendance à bloquer assez rapidement, sans prévenir.

Notre 450 RM-Z a servi de cobaye pour cet essai. Les performances du disque d'origine sont dans la bonne moyenne.

Moto-Master

Prix : 89 €
Type : Flame
Diamètre : 250 mm
Chrono : 34"82
Poids : 493 g
Note : **

Dès le premier freinage, le Moto-Master se fait remarquer. Un bruit étrange se fait entendre lorsque les plaquettes viennent au contact. On se dit que cela va s'estomper et qu'il faut le « roder » mais pendant toute la durée de l'essai et après la séance chrono, le « couinement » a persisté. Une sensation désagréable est perceptible au bout du levier droit où l'on ressent des vibrations. La nuisance n'apparaît pas vraiment au chrono et le Moto-Master s'en sort mieux qu'on pourrait le penser. Malgré ces vibrations, il offre une puissance correcte mais le feeling n'est pas bon. Une fois démonté, on aperçoit des traces d'usure non uniformes qui expliquent les vibrations et le bruit et qui indiquent que la surface du disque n'est sûrement pas parfaitement plane.

** Nul ; ** Bof ; *** Bien ; **** Très bien ; ***** Excellent*



Iron Kit Brake

Affiché à moins de 80 euros, le disque Iron propose un excellent rapport qualité/prix. La finition de cette pièce taillée au laser est digne de l'origine et les sensations de pilotage sont légèrement meilleures. L'Iron donne dans la sobriété et dans l'efficacité en effaçant ce côté agressif de l'élément d'origine tout en conservant une puissance similaire. Le dosage se fait bien en fin de course et sur la moyenne des temps, il prend l'avantage sur le disque standard en termes de sensibilité et de précision. Même si les chronos sont similaires, on se sent plus en sécurité. Pas de temps d'adaptation ni de mauvaises surprises, nous sommes face à un bon produit qui remplace avantageusement un disque d'origine tordu ou usé.

Les disques « oversize » sont livrés avec une patte de déport. Un accessoire qui offre à votre machine une petite touche racing.

TRW

D'aspect général, le TRW ressemble au Moto-Master avec cette couleur claire et brute. Au premier freinage, on s'attend donc à ce que ça couine et l'on n'est pas déçu. Cela dit, contrairement à ce dernier, le bruit s'estompe rapidement et c'est en silence que les chronos commencent. Petite chaleur sur le freinage de la réception du saut. L'idéal sur ce passage est de freiner le plus tôt possible en inclinant la moto pour tourner au plus court dès l'atterrissage. Le TRW surprend et la roue se bloque rapidement. Une fois prévenu de ce bon mordant, on retrouve le feeling du frein d'origine et les chronos viennent confirmer cette impression. Le produit est dans la bonne moyenne mais son tarif reste élevé par rapport à l'Iron qui offre un meilleur feeling et une meilleure précision.



Braking

Devant le succès du Batfly, Braking a vu les choses en grand. La version oversize ne trahit pas la solide réputation du fabricant. Dès les premiers tours de roues, on ressent une sensation de contrôle total du freinage. La puissance est monstrueuse tout en restant parfaitement maîtrisable. Le Batfly Oversize est un allié de choix pour tomber les chronos. C'est d'ailleurs lui qui rafle la pôle de cet essai avec un 33"51, grâce à une trajectoire ultra tendue à la réception du saut et un gros freinage devant le virage à plat. On prend rapidement en compte le gain de puissance et on recule naturellement ses limites sans avoir l'impression de prendre plus de risques. Le Braking Batfly fait l'unanimité et s'impose comme la référence de cette sélection.

DJ MV aux platines ! Avec le Moto-Master, vos freinages se font en musique. Déroutant mais relativement efficace au chrono.

Brembo

D'un design plus traditionnel, le Brembo est le seul disque « rond » de notre essai. La partie flottante est un peu plus libre que sur le Braking ou le Moto-Master, montés sur des rondelles faisant office d'amortisseur. En piste, on sent que c'est du sérieux. Le Brembo freine très fort, presque autant que le Braking mais le feeling est moins agréable. Cela se ressent au chrono avec un 34"11, soit le deuxième meilleur chrono de l'essai. Sur le freinage en dévers, on a un poil moins de sensation de contrôle sur le début de course qu'avec le Braking et un peu moins de mordant sur les gros freinages. Cela dit, il offre de meilleures capacités que le reste du plateau. Proposé au catalogue à plus de 400 euros, le Brembo est le produit le plus cher de cette sélection.

* Nul ; ** Bof ; *** Bien ; **** Très bien ; ***** Excellent



Prix : 228 €
Type : Flame, flottant
Diamètre : 270 mm
Chrono : 34"44
Poids : 557 g (693)
Note : **

Moto-Master Oversize

Livré avec sa patte de déport anodisée orange, le Moto-Master apporte une petite touche racing à la moto. Malheureusement, une fois monté, bien que cela soit joli, cela fait quasiment autant de bruit qu'avec l'autre disque de la marque. Un bruit gênant à l'oreille mais les performances n'en souffrent pas trop. Au chrono, il s'en sort avec les honneurs, à la surprise générale car le feeling rappelle le Moto-Master diamètre standard. Ça vibre dans le levier, ça couine quand on appuie et pourtant, c'est plus efficace que l'origine avec un gain moyen de plus de deux dixièmes de seconde. Lors du démontage, on pourra également observer des traces d'usure irrégulières, comme sur son petit frère, mais atténuées par le procédé du disque flottant.

REMERCIEMENTS... au MC La Bosse-de-Bretagne qui vous acceuillera pour son supercross le 1er août.

Il suffit de démonter quatre vis pour remplacer le disque de frein avant. Ce geste simple et rapide peut vous faire gagner de précieux dixièmes.

Prix : 89 €
Type : pétale
Diamètre : 250 mm
Chrono : 34"68
Poids : 444 g
Note : ***

Origine

Essayé en début de test, le disque d'origine n'appelait pas vraiment de critique. Pour en avoir le cœur net, nous avons remonté le disque standard en fin de test afin de comparer à nouveau les sensations. Après avoir goûté aux autres disques, tout devient plus clair et il est plus facile d'isoler les petites faiblesses de l'origine qui expliquent une moyenne de chrono plus élevée que certains. Si la puissance de freinage est dans la bonne moyenne, on se rend compte que le feeling est assez agressif. On est parfois surpris par une petite dérobade de la roue avant, surtout sur le freinage en dévers. Cela dit, les performances du disque d'origine sont très honorables et il est loin d'être largué par les produits adaptables.